

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 20 ΜΑΡΤΙΟΥ 1984 | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 31

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

(1)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 83

Ίδρυση Πανεπιστημίου Αιγαίου, Ιονίου Πανεπιστημίου και Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη :

1. Τις διατάξεις : α) των άρθρων 6 (παρ. 6) και 50 (παρ. 6) του Ν. 1268/82 (ΦΕΚ 87-Α'), β) του άρθρου 48 (παρ. 1) του Ν. 1404/83 (ΦΕΚ 173-Α') και γ) την απόφαση Η 5421/82 (ΦΕΚ 474 τ. Β').
2. Τη γνώμη του εθνικού συμβουλίου ανώτατης παιδείας (συνεδρίαση 2/1.7.83).
3. Την υπ' αριθμόν 874/1983 γνωμοδότηση του συμβουλίου της επικρατείας με πρόταση του υπουργικού συμβουλίου, αποφασίζουμε :

Άρθρο 1.

Ίδρυση - γενικές διατάξεις.

1. Ιδρύονται Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Ιόνιο Πανεπιστήμιο και Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

2. Το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, το Ιόνιο Πανεπιστήμιο και το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας είναι ανώτατα εκπαιδευδευτικά ιδρύματα (Α.Ε.Ι.) λειτουργούν ως νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου πλήρως αυτοδιοικούμενα υπό την εποπτεία του κράτους, η οποία ασκείται από τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και διέπονται από τις διατάξεις του Νόμου 1268/1982 και συμπληρωματικά από τις λοιπές διατάξεις που ισχύουν για τα Α.Ε.Ι.

3. α) Έδρα του Πανεπιστημίου Αιγαίου ορίζεται η Μυτιλήνη, του Ιονίου Πανεπιστημίου η Κέρκυρα και του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας ο Βόλος.

β) Με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων μπορεί να ορίζεται η έδρα επί μέρους Πανεπιστημιακών μονάδων και λειτουργιών σε άλλες πόλεις μετά από γνώμη της αντίστοιχης διοικούσας επιτροπής (Δ.Ε.) και του Εθνικού Συμβουλίου Ανώτατης Παιδείας. Ειδικά για το τμήμα διοίκησης επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Αιγαίου, ως έδρα του ορίζεται η Χίος.

Άρθρο 2.

Πόροι των Πανεπιστημίων.

Πόροι του Πανεπιστημίου Αιγαίου, του Ιονίου Πανεπιστημίου και του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας είναι :

α) Η ετήσια κρατική επιχορήγηση που εγγράφεται στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και στον ειδικό φορέα του ιδρύματος.

β) Οι κληρονομιές, κληροδοτήματα, δωρεές όπως και κάθε άλλη οικονομική ενίσχυση που προέρχεται από ημεδαπά ή αλλοδαπά φυσικά και νομικά πρόσωπα.

γ) Πρόσοδοι από τη διαχείριση της περιουσίας τους με την επιφύλαξη των παρ. 7 και 8 του άρθρου 3 του Ν. 1268/1982.

δ) Πρόσοδοι από την παροχή υπηρεσιών με την επιφύλαξη της παρ. 6 του άρθρου 7 του Ν. 1268/1982.

Άρθρο 3.

Απαλλοτριώσεις - παραχωρήσεις.

1. Επιτρέπεται η αναγκαστική απαλλοτρίωση σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, αστικών ή αγροτικών ακινήτων για την ανέγερση των αναγκαίων κτιριακών εγκαταστάσεων (κυρίων και βοηθητικών) των ιδρυομένων Πανεπιστημίων με δαπάνες του δημοσίου ή του ίδιου του ιδρύματος. Ο σκοπός των απαλλοτριώσεων αυτών θεωρείται ως σκοπός δημόσιας ωφέλειας.

2. Το δημόσιο, οι δήμοι, οι κοινότητες, τα εκκλησιαστικά και λοιπά Ν.Π.Δ.Δ. μπορούν να παραχωρούν με οποιοδήποτε τρόπο, για την ανέγερση των κτιρίων και των βοηθητικών εγκαταστάσεων κτήματα που τους ανήκουν, ανεξάρτητα από τον φορέα που τα διαχειρίζεται.

Η παραχώρηση των δημοσίων κτημάτων ενεργείται με κοινές αποφάσεις του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, του Υπουργού Οικονομικών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού, των δημοτικών ή κοινοτικών κτημάτων, σύμφωνα με το δημοτικό και κοινοτικό

κώδικα, των εκκλησιαστικών κτημάτων, ύστερα από απόφαση του οργάνου που τα διοικεί και έγκριση της ιεράς συνόδου της εκκλησίας της Ελλάδας και των κτημάτων που ανήκουν στα λοιπά Ν.Π.Δ.Δ. με απόφαση του οργάνου που τα διοικεί.

'Αρθρο 4.

'Ιδρυση τμημάτων.

1. Στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου ιδρύονται τα εξής τμήματα :

α) Τμήμα επιστημών φυσικού περιβάλλοντος (με κατεύθυνση και παραγωγικό προσανατολισμό την αξιοποίηση του ενάλιου πλούτου και την ωκεανολογία).

β) Τμήμα διοίκησης επιχειρήσεων. Το πτυχίο που χορηγεί το τμήμα αυτό έχει ειδικεύσεις διοίκησης ναυτιλιακών επιχειρήσεων και διοίκησης τουριστικών επιχειρήσεων.

γ) Τμήμα ιστορίας και κοινωνικής ανθρωπολογίας.

δ) Τμήμα μαθηματικών.

ε) Παιδαγωγικό τμήμα δημοτικής εκπαίδευσης.

στ) Παιδαγωγικό τμήμα νηπιαγωγών.

2. Στο Ιόνιο Πανεπιστήμιο ιδρύονται τα εξής τμήματα :

α) Τμήμα ξένων γλωσσών, μετάφρασης και διερμηνείας

β) Τμήμα μουσικών σπουδών.

γ) Τμήμα ιστορίας.

δ) Τμήμα αρχειονομίας και βιβλιοθηκονομίας.

3. Στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας ιδρύονται τα εξής τμήματα :

α) Τμήμα γεωπονίας φυτικής και ζωικής παραγωγής.

β) Τμήμα επιστήμης φυσικής αγωγής και αθλητισμού.

γ) Παιδαγωγικό τμήμα δημοτικής εκπαίδευσης.

δ) Παιδαγωγικό τμήμα νηπιαγωγών.

ε) Τμήμα χωροταξίας και περιφερειακής ανάπτυξης.

'Αρθρο 5.

Προσωρινή διοίκηση.

1. α) Μέχρι να αναδειχθούν τα οικεία πανεπιστημιακά όργανα διοίκησης, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 8, 9, 10 και 11 του Ν. 1268/82, η διοίκηση και η διαχείριση του Πανεπιστημίου Αιγαίου, του Ιόνιου Πανεπιστημίου και του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας ασκείται για καθένα από τα τρία αυτά ΑΕΙ από διοικούσα επιτροπή (Δ.Ε.), η οποία αποτελείται από 13 μέλη και ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

β) Με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης μπορεί να αντικατασταθούν ορισμένα ή και όλα τα μέλη κάθε Δ.Ε.

γ) Καθήκοντα γραμματέα σε κάθε Δ.Ε. ασκεί μόνιμος δημόσιος υπάλληλος που αποσπάται, σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου αυτού.

2. α) Ως μέλη των διοικουσών επιτροπών ορίζονται : (ι) μέλη του διδακτικού - ερευνητικού προσωπικού (ΔΕΠ) των Α.Ε.Ι. της χώρας ή έλληνες επιστήμονες που κατέχουν αντίστοιχες θέσεις σε ομοταγή Α.Ε.Ι. του εξωτερικού, (ιι) πρόσωπα αναγνωρισμένου κύρους είτε στον τομέα των επιστημών, των γραμμάτων ή των τεχνών, είτε στο χώρο της τοπικής αυτοδιοίκησης ή των τοπικών επιστημονικών και κοινωνικών φορέων, (ιιι) πρόσωπα με γνώσεις και πείρα σε θέματα σχεδιασμού, οργάνωσης και διοίκησης των Α.Ε.Ι.

β) Σε κάθε διοικούσα επιτροπή συμμετέχουν τρεις εκπρόσωποι της εθνικής φοιτητικής ένωσης Ελλάδος (Ε.Φ.Ε.Ε.).

γ) Στην απόφαση του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων ορίζονται ο πρόεδρος και αντιπρόεδρος της επιτροπής, καθώς και δύο αναπληρωματικά μέλη.

3. Μέχρι την ανάδειξη των οικείων πανεπιστημιακών οργάνων διοίκησης, τα ιδρυόμενα πανεπιστήμια εκπροσωπούνται από τον πρόεδρο της αντίστοιχης διοικούσας επιτροπής και σε περίπτωση κωλύματος ή απουσίας του προέδρου από τον αντίστοιχο αντιπρόεδρο.

4. Η έδρα και ο τρόπος λειτουργίας κάθε διοικούσας επιτροπής ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

5. Με κοινές αποφάσεις του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και του κατά περίπτωση αρμόδιου υπουργού αποσπώνται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις για ένα χρόνο με δυνατότητα ανανέωσης υπάλληλοι του δημόσιου τομέα με ειδικά προσόντα ή πείρα για να βοηθήσουν το έργο κάθε Δ.Ε.

Η απόσπαση αυτή είναι υποχρεωτική και για τους υπαλλήλους και για την υπηρεσία στην οποία ανήκουν. Ο χρόνος της απόσπασης λογίζεται ως χρόνος πραγματικής υπηρεσίας. Η μισθοδοσία των υπαλλήλων αυτών, τα επιδόματα και οι εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία βαρύνουν την υπηρεσία ή το φορέα στον οποίο ανήκουν οργανικά οι υπάλληλοι.

6. Επιτρέπονται οι μετατάξεις υπαλλήλων του δημόσιου τομέα στα ιδρυόμενα πανεπιστήμια, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

7. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομικών και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης καθορίζονται οι λειτουργικές δαπάνες κάθε διοικούσας επιτροπής.

Οι αποζημιώσεις των μελών και των γραμματέων, η χορήγηση οδοιπορικών εξόδων και η αποζημίωση εκτός έδρας όπως και κάθε άλλη λεπτομέρεια που αφορά την καταβολή αποζημίωσης στο απασχολούμενο από την Δ.Ε. προσωπικό, ρυθμίζονται από τις διατάξεις του άρθρου 3 του Ν. 1256/1982 και του άρθρου 13 του Ν. 1268/82. Η σχετική πίστωση εγγράφεται στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων.

8. Καθεμιά διοικούσα επιτροπή επικουρείται στο έργο της από νομικό σύμβουλο, δικηγόρο στο εφετείο ή στον 'Αρειο Πάγο. Ο νομικός σύμβουλος προσλαμβάνεται με πάγια αντιμισθία.

9. Καθεμιά από τις διοικούσες επιτροπές ασκεί όλες τις αρμοδιότητες των πανεπιστημιακών οργάνων διοίκησης, όπως προβλέπονται στις διατάξεις του Ν. 1268/82, εκτός της εκλογής μελών Δ.Ε.Π.

10. Ο πρόεδρος της κάθε Δ.Ε. έχει τις αρμοδιότητες του πρύτανη, του κοσμήτορα σχολής και του προέδρου τμήματος.

11. Η Δ.Ε. μπορεί με απόφασή της να μεταβιβάζει οποιαδήποτε αρμοδιότητά της ή την εξουσία λήψης αποφάσεων για επείγοντα θέματα στον πρόεδρο ή σε μέλη της. Οι αποφάσεις για τη μεταβίβαση αυτή εγκρίνονται από τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων.

12. Ο πρόεδρος κάθε Δ.Ε. υπογράφει για λογαριασμό του αντίστοιχου ιδρύματος συμβάσεις, προσλήψεις επισκεπτών καθηγητών, εντεταλμένων επίκουρων καθηγητών και ειδικών επιστημόνων, ανάθεσης μελετών, προμήθειας υλικών και εκτέλεσης έργων, προκηρύσσει τους σχετικούς διαγωνισμούς και δημοπρασίες και μεριμνά για την εκτέλεση των αποφάσεων της Δ.Ε.

'Αρθρο 6.

'Ιδρυση θέσεων.

Ιδρύονται από είκοσι (20) θέσεις διδακτικού - ερευνητικού προσωπικού σε καθένα από τα προβλεπόμενα στο άρθρο 4 του προεδρικού αυτού διατάγματος τμήματα.

'Αρθρο 7.

Διαδικασία πλήρωσης πρώτων θέσεων.
Δ.Ε.Π.

1.α) Η εκλογή των επτά (7) πρώτων μελών ΔΕΠ κάθε τμήματος γίνεται από ειδικό σώμα εκλεκτόρων, που συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων μετά από γνώμη της αντίστοιχης Δ.Ε.

β) Κάθε ειδικό σώμα εκλεκτόρων αποτελείται από επτά (7) μέλη, τα οποία πρέπει να κατέχουν θέση Δ.Ε.Π. σε ελ-

λ
τηνικό Α.Ε.Ι. ή ισοδύναμη θέση σε ομοταγές Α.Ε.Ι. του εξωτερικού, ίδιας ή ανώτερης βαθμίδας σε σχέση με αυτές στις ποίες ανήκουν οι προκηρυσσόμενες θέσεις.

γ) Στις συνεδριάσεις κάθε ειδικού σώματος εκλεκτόρων συμμετέχουν δύο (2) εκπρόσωποι της εθνικής φοιτητικής ένωσης Ελλάδας (ΕΦΕΕ) ως μέλη δίχως δικαίωμα ψήφου.

δ) Με την απόφαση συγκρότησης των ειδικών σωμάτων εκλεκτόρων ρυθμίζονται οι διαδικασίες και οι τεχνικές λεπτομέρειες λειτουργίας των σωμάτων αυτών.

ε) Στα μέλη των ειδικών σωμάτων εκλεκτόρων καταβάλλεται αποζημίωση και οδοιπορικά έξοδα που καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Οικονομικών.

2. Η πλήρωση των επτά (7) πρώτων θέσεων Δ.Ε.Π. γίνεται με την ακόλουθη διαδικασία :

α) Η προκήρυξη των επτά (7) πρώτων θέσεων Δ.Ε.Π. κάθε τμήματος γίνεται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων μετά από γνώμη της διοικούσας επιτροπής και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης και τουλάχιστον δύο φορές σε τρεις (3) ημερήσιες εφημερίδες της Αθήνας, σε δύο (2) της Θεσσαλονίκης και σε δύο (2) των εδρών των ιδρυομένων ΑΕΙ, εάν κυκλοφορούν εκεί ημερήσιες εφημερίδες.

β) Στην προκήρυξη αναφέρονται η βαθμίδα της θέσης, καθώς και το γνωστικό της αντικείμενο.

γ) Μέσα σε αποκλειστική προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την ημέρα της δημοσίευσης της προκήρυξης στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης υποβάλλονται στην αντίστοιχη Δ.Ε. οι αιτήσεις των υποψηφίων μαζί με τα ακόλουθα δικαιολογητικά: βιογραφικό σημείωμα, αντίγραφα των πτυχίων και των τίτλων σπουδών των υποψηφίων καθώς και αποδεικτικά της δραστηριότητάς τους.

δ) Πριν λήξει η προθεσμία του προηγούμενου εδαφίου τα ειδικά σώματα εκλεκτόρων συγκροτούν τριμελείς εισηγητικές επιτροπές με σύμμετρη συμμετοχή όλων των εκλεκτόρων στις εισηγητικές επιτροπές. Η συγκρότηση των εισηγητικών επιτροπών ανακοινώνεται στον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων δίχως καθυστέρηση.

ε) Οι εισηγητικές επιτροπές υποβάλλουν στα ειδικά σώματα εκλεκτόρων τις εκθέσεις τους, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία 40 ημερών από τη λήξη της προθεσμίας υποβολής των αιτήσεων των υποψηφίων που αναφέρεται στο εδάφιο (γ) της παραγράφου αυτής.

στ) Οι εκθέσεις είναι ειδικά αιτιολογημένες και περιλαμβάνουν :

– αναλυτική παρουσίαση και αξιολόγηση του έργου και της προσωπικότητας των υποψηφίων, όπως επίσης και κρίση για την προσφορά και τη συμβολή τους στην πρόοδο της επιστήμης ή της τέχνης,

—γνώμη για το βαθμό ανταπόκρισης των υποψηφίων στα απαιτούμενα νόμιμα προσόντα, και

—αξιολογική κατάταξη των υποψηφίων.

ζ) Οι εκθέσεις κοινοποιούνται στους υποψήφιους, οι οποίοι μπορούν να υποβάλλουν σχετικό υπόμνημα στο σώμα εκλεκτόρων.

η) Αν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία του εδαφίου (ε), το σώμα εκλεκτόρων προχωρεί στην εκλογή δίχως εισηγητική έκθεση.

θ) Το ειδικό σώμα εκλεκτόρων συνέρχεται μέσα σε αποκλειστική προθεσμία 10 ημερών από την ημερομηνία υποβολής της εισηγητικής έκθεσης ή μετά την άπρακτη πάροδο της σχετικής αποκλειστικής προθεσμίας του εδαφίου (ε) προκειμένου να προχωρήσει στην εκλογή.

ι) Στην αρχή της συνεδρίασης οι υποψήφιοι μπορούν να αναπτύξουν προφορικά τις απόψεις τους για το περιεχόμενο της εισηγητικής έκθεσης, απαντούν στις ερωτήσεις των μελών του ειδικού σώματος εκλεκτόρων και αποχωρούν.

ια) Μετά από σχετική συζήτηση μεταξύ των μελών του ειδικού σώματος γίνεται ψηφοφορία, για την εκλογή. Κάθε εκλέκτορας αιτιολογεί ειδικά την ψήφο του. Η ψηφοφορία γίνεται με αλφαβητική σειρά, αφού καθοριστεί με κλήρωση ποιός θα ψηφίσει πρώτος σε κάθε εκλογή.

ιβ) Υποψήφιος που συγκέντρωσε τα 2/3 του συνόλου των εκλεκτόρων θεωρείται ότι έχει εκλεγεί.

ιγ) Σε περίπτωση που υποψήφιος συγκέντρωσε απόλυτη πλειοψηφία του συνόλου των εκλεκτόρων, όμως μικρότερη από 2/3 τότε το ένα πέμπτο του συνόλου του εκλεκτορικού σώματος, με συνυπολογισμό των δύο εκπροσώπων των φοιτητών, έχει δικαίωμα να ζητήσει από τον πρόεδρο, είτε αμέσως είτε μέσα στις επόμενες δέκα ημέρες να κρίνει διευρυμένο εκλεκτορικό σώμα με συμμετοχή και ψήφο των παραπάνω δύο εκπροσώπων των φοιτητών, αν αποδέχεται, με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων, την εκλογή. Σε καταφατική περίπτωση η εκλογή ολοκληρώνεται. Σε αρνητική περίπτωση η αρχική ψηφοφορία του περιορισμένου εκλεκτορικού σώματος ισχύει ως πρόταση προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων.

ιδ) Η απόφαση και τα πρακτικά κοινοποιούνται σε όλους τους υποψηφίους και διαβιβάζονται στον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, ο οποίος, ύστερα από έλεγχο της νομιμότητας, εκδίδει τη σχετική πράξη διορισμού, με την επιφύλαξη όμως της διάταξης του τελευταίου υπεδαφίου του προηγούμενου εδαφίου.

ιε) Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται συμπληρωματικά οι διατάξεις του νόμου 1268/1982.

Άρθρο 8.

Αυτοδύναμη λειτουργία των τμημάτων

1. Αμέσως μετά την εκλογή των 7 πρώτων μελών του Δ.Ε.Π. κάθε τμήματος, και πάντως μετά την εισαγωγή των πρώτων φοιτητών στο τμήμα, κινείται από τον πρόεδρο της διοικούσας επιτροπής η διαδικασία σύγκλησης της αντίστοιχης γενικής συνέλευσης και εκλογής προέδρου τμήματος, σύμφωνα με το Ν. 1268/82.

2. Η πλήρωση των θέσεων Δ.Ε.Π. που προκηρύσσονται μετά τη σύγκληση της γενικής συνέλευσης του τμήματος, όπως επίσης και η πλήρωση των θέσεων των λοιπών κατηγοριών προσωπικού, γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 1268/1982.

3. Η σύσταση των τομέων γίνεται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων μετά από σύμφωνη γνώμη της γενικής συνέλευσης του αντίστοιχου τμήματος. Η κατανομή του προσωπικού στους τομείς γίνεται με απόφαση της γενικής συνέλευσης του τμήματος.

Άρθρο 9.

Αυτοδύναμη λειτουργία των πανεπιστημίων

1. Αμέσως μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών της αυτοδύναμης λειτουργίας όλων των τμημάτων που ιδρύονται με το άρθρο 4 του παρόντος, κινείται από τον πρόεδρο της αντίστοιχης διοικούσας επιτροπής η διαδικασία συγκρότησης της συγκλήτου και εκλογής πρύτανη και αντιπρυτάνεων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 1268/1982.

2. Αμέσως μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών της παρ. 1 του άρθρου αυτού παύει να λειτουργεί η αντίστοιχη διοικούσα επιτροπή. Μέχρι τότε συμμετέχουν στη Δ.Ε., οι πρόεδροι όλων των τμημάτων από την ημερομηνία της εκλογής τους, όπως επίσης και ανά ένας εκπρόσωπος των φοιτητών κάθε τμήματος που έχει αρχίσει να λειτουργεί αυτοδύναμα.

Άρθρο 10.

Τελικές διατάξεις

1. α) Τα τμήματα που προβλέπονται από το άρθρο 4 του παρόντος αρχίζουν να λειτουργούν από το ακαδημαϊκό έτος κατά το οποίο εισάγονται φοιτητές για πρώτη φορά. Το ακαδημαϊκό αυτό έτος καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, μετά από γνώμη της αντίστοιχης Δ.Ε., στην οποία τεκμηριώνεται ότι πληρούνται οι αναγκαίες για την έναρξη της λειτουργίας του τμήματος προϋποθέσεις.

β) Τα προγράμματα σπουδών των τμημάτων αυτών κατά το πρώτο ακαδημαϊκό έτος λειτουργίας των καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμά-

των μετά από γνώμη της αντίστοιχης Δ.Ε. Για τα επόμενα ακαδημαϊκά έτη εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 23/24 και 25 του Ν. 1268/82.

2. α) Με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων μετά από πρόταση της αντίστοιχης Δ.Ε. είναι δυνατή η πρόσληψη επισκεπτών καθηγητών, εντεταλμένων επίκουρων καθηγητών ή ειδικών επιστημόνων, με ετήσια σύμβαση για την κάλυψη των εκπαιδευτικών αναγκών του πρώτου ακαδημαϊκού έτους λειτουργίας ενός τμήματος.

Η πρόσληψη γίνεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 18 του Ν. 1268/82.

β) Η ανανέωση των συμβάσεων όπως και οι νέες προσλήψεις γίνονται με απόφαση της γενικής συνέλευσης του αντίστοιχου τμήματος.

Στον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος προεδρικού διατάγματος.

Αθήνα, 7 Μαρτίου 1984

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Ο ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΑΓΑΜ. ΚΟΥΤΣΟΓΙΩΡΓΑΣ, ΙΩΑΝ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ, ΓΕΡΑΣ. ΑΡΣΕΝΗΣ, ΓΕΩΡΓ. ΓΕΝΝΗΜΑΤΑΣ, ΓΕΩΡΓ. — ΑΛΕΞ. ΜΑΓΚΑΚΗΣ, ΑΠΟΣΤ. ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ, ΙΩΑΝ. ΠΟΤΤΑΚΗΣ, ΚΩΝΣΤ. ΣΗΜΙΤΗΣ, ΑΜΑΛΙΑ — ΜΑΡΙΑ (ΜΕΛΙΝΑ) ΜΕΡΚΟΥΡΗ, ΑΝΤ. ΤΡΙΤΣΗΣ, ΕΥΑΓΓ. ΚΟΥΛΟΥΜΠΗΣ, ΓΕΩΡΓ. ΛΙΑΝΗΣ, ΓΕΩΡΓ. ΜΩΡΑΪΤΗΣ, ΕΥΑΓΓ. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ, ΠΑΡ. ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ, ΕΛΕΥΘ. ΒΕΡΥΒΑΚΗΣ, ΝΙΚ. ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ, ΙΩΑΝ. ΣΚΟΥΛΑΡΙΚΗΣ, ΓΕΩΡΓ. ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ, ΒΑΣ. ΙΝΤΖΕΣ.

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

(2)

Έγκριση Πρακτικού Συνόδου της Μικτής Ελληνογαλλικής Επιτροπής οδικών μεταφορών που υπογράφτηκε στο Παρίσι στις 9.11.1983.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΚΑΙ ΟΙ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Έχοντας υπόψη: 1) τις διατάξεις: α) του άρθρου 23 της Συμφωνίας οδικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων Ελλάδας-Γαλλίας που υπογράφτηκε στην Αθήνα στις 9.4.1969 και κυρώθηκε με το υπ' αριθ. 495/70 Νομοθετικό Διάταγμα που δημοσιεύτηκε στο υπ' αριθ. 76 Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβέρνησης τεύχος Α' της 31.3.1970, με τις οπείες συνιστάται Μικτή Επιτροπή προς το σκοπό της καλής εφαρμογής των διατάξεων της Συμφωνίας.

β) Της Κοινής Απόφασης του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Συγκοινωνιών 8715/9.7.1982 «ανάθεση αρμοδιοτήτων του Υπουργού Συγκοινωνιών στους Υφυπουργούς Συγκοινωνιών» Φ.Ε.Κ. 474/Β/13.7.1982.

γ) Την απόφαση αρ. 0548/382/82 «ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Οικονομικών» (Φ.Ε.Κ. 548/Β/1982).

2) Το περιεχόμενο του υπό έγκριση Πρακτικού, αποφασίζουμε:

Εγκρίνουμε ως έχει και στο σύνολό του το Πρακτικό της Συνόδου της Μικτής Ελληνογαλλικής Επιτροπής οδικών μεταφορών που υπογράφτηκε στο Παρίσι στις 9.11.1983, του οποίου το κείμενο σε πρωτότυπο στη Γαλλική γλώσσα και σε μετάφραση στην Ελληνική έχει ως εξής:

Αθήνα, 29 Φεβρουαρίου 1984

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΙΩΑΝ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΠΟΥΛΟΣ	**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΤΣΙΩΡΗΣ**

ΥΦΥΠ. ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΣΛΑΝΗΣ

PROCES VERBAL DE LA REUNION TENUE A PARIS LES 8 ET 9 NOVEMBRE 1983 PAR LA COMMISSION MIXTE FRANCO-HELLENIQUE.

COMPOSITION DES DELEGATIONS

Délégation grecque

M. KARAVIAS, Directeur de la Coopération Technique, Ministère de l'Economie Nationale, Président.

M. MANTZOURANIS, Ambassade de Grèce en France, Premier Sécrétaire,

M. GOUGOUTAS, Chef de Section, Ministère des Finances.

Mme KARAOUZA, Chef de Section, Ministère des Communications,

M. TASONIS, Représentant du Service des Chemins de Fer helléniques au Ministère des Communications,

M. KOUTOULIS, Représentant de l'Organisme Professionnel chargé des Poids Lourds (OFAE),

Délégation française

M. BONDUELLE, Ministère des Transports, Service des Transports Routiers, Chef de la Division des Transports Routiers Internationaux, Président,

M. FRANC, Ministère des Relations Extérieures

M. SECQUEVILLE Ministère des Transports, Division des Transports Routiers Internationaux,

Mme VATIN, Ministère des Transports, Division des Transports Routiers Internationaux,

M. BENFERHAT, Direction Générale des Douanes et Droits Indirects

M. GIROIR, Représentant la SCETA,

M. PRIVAT, Représentant la SCETA,

M. GARBAN, Représentant l'AFTRI,

M. PITIE, Représentant l'AFTRI.

A) TRANSPORTS DE MARCHANDISES

I. Echange de statistiques :

Les délégations ont échangé des informations statistiques concernant les échanges globaux et les tansports routiers bilatéraux desquelles il ressort :

En 1982 par rapport à 1981:

Une chute de 22,7% des échanges globaux, tous modes de transport. La mer a supporté cette baisse, tous les autres modes de transport ont été en progression.

Le trafic routier, quant à lui, a marqué une croissance de+20% avec 172 830 tonnes de marchandises transportées dans les deux sens.

Durant les six premiers mois de 1983 par rapport à la même période de 1982:

Une progression globale du trafic routier de+1,6% avec 84 900 T. de marchandises acheminées dans les deux sens contre 83 600 T. durant le premier semestre de 1982.

La délégation française a fait remarquer la croissance très modérée du trafic routier en 1983 qui se traduira d'ailleurs par une stabilité dans l'utilisation contingent par les transporteurs français.

En effet, ces derniers ont effectué 3 513 voyages en 1982 et les estimations pour 1983 conduisent à 3 510 voyages probables.

La délégation grecque a fait part de sa satisfaction face à ces évolutions qui n'ont pas été négatives.

Elle a souligné la volonté de son gouvernement de développer le transport routier avec la France.

II-Fixation du contingent pour 1983 et 1984.

Position de la délégation grecque:

La délégation grecque a expliqué les raisons pour lesquelles elle souhaiterait un contingent routier plus large avec la France.

Le voies routières qui relient normalement la Grèce avec les pays de la CEE passent par la Yougoslavie et l'Autriche, pays qui lui posent des problèmes contingentaires et fiscaux.

L'autre itinéraire, utilisable emprunte la Bulgarie, la Roumanie, la Hongrie, la Tchécoslovaquie mais implique des distances bien supérieures en kilométrages et n'est pas, de ce point de vue, satisfaisant.

La Grèce s'oriente donc vers la voie italienne par ferry boat puis transit par route à travers l'Italie et la France pour atteindre les pays de la Communauté.

Position de la délégation française:

La délégation française a d'autant mieux compris les problèmes de transit que rencontre la Grèce avec la Yougodlavie et l'Autriche que les transporteurs français sont confrontés aux mêmes difficultés.

Elle s'est déclarée favorable à toute initiative qui conduirait à l'utilisation du transport combiné routemer soit entre la Gréce et les ports italiens soit entre la Gréce et les ports français.

A cet égard, elle a signalé l'existence de trois lignes exploitées par des navires rouliers entre Marseille et la Grèce qui sont mal ou non utilisées.

Elle a fait observer que la solution aux problèmes de transit soulevés par la délégation grecque ne résidait pas seulement dans l'aménagement du contingent routier bilatéral.

Elle a rappelé les discussions menées actuellement à Bruxelles notamment sur deux points:

– adaptation à la Grèce de la Directive Communautaire sur les transports frontaliers.

– perspectives de relèvement du contingent CEE avec augmentation majorée pour les pays périphériques.

Les mesures qui seront adoptées à l'issue du Conseil des Ministres de la CEE, qui se tiendra à Athenes en décembre prochain, devraient apporter une souplesse accrue aux transporteurs grecs.

La délégation française a par ailleurs souligné une autre application du droit communautaire qui contribuerait à apporter des solutions aux problèmes de transit. Il s'agit de la libéralisation du trafic rail-route sous réserve que la Grèce accepte de reconnaître la gare italienne de Bari comme gare appropriée la plus proche (directive CEE du 17 février 1975 modifiée par la directive du 19 décembre 1978).

Dans cette optique les semi-remorques grecques empruntant le chemin de fer depuis Bari jusqu'en France ou en transit par la France seraient admises sans autorisation. A l'inverse aucune autorisation ne serait exigée par la Gréce pour les semi-remorques françaises acheminées par chemin de fer jusqu' à Bari puis débarquées dans les ports grecs après la traversée maritime par navire roulier.

Après une large discussion, le contingent de 1983 a été fixé à 3 800 voyages et celui de 1984 à 4000 voyages, ce dernier sera susceptible d'être révisé en cours d'année 1984 en cas de besoin justifié.

Sur la question de considérer la gare italienne de Bari comme gare appropriée la plus proche, la délégation grecque étudiera le problème et fera connaître sa position par écrit à l'Administration française avant le 31 janvier 1984.

La partie grecque a donné des reseignements généraux sur la création de trois lignes de navires rouliers qui relieront la Grèce à la Syrie, la Jordanie et l'Egypte. Les négociations en cours avec ces trois pays devraient aboutir prochainement et la mise en service des lignes Volos/Tartous et Volos/Lattaquié pourrait ètre effective début 1984.

La délégation française s'est félicité de l'action de la Grèce qui débouchera vers une diversification des moyens d'acheminement entre l'Europe et les pays du Moyen Orient.

Elle est de plus convaincu que l'utilisation accrue du transport combiné est une solution qui a beaucoup d' avenir.

III. Questions diverses:

1. Validité des autorisations délivrées au titre d'une année jusqu'au 31 janvier de l'année suivante:

Les délégations ont précisé, comme suit, la mention incluse, sur ce sujet, au procés- verbal de la réunion tenue par la Commission Mixte des 9 et 10 novembre 1981:

«Sous réserve que les véhicules de l'un des deux pays soient entrés dans l'autre pays avant le 31 Décembre d'une année donéée, les autorisations à temps délivrées au titre de ladite année et les autorisations ay voyage délivrées à compter du 1er octobre de la même année seront valables jusqu'au 31 janvier de l'année suivante, pour couvrir le trajet de retour».

2. Rechargement des véhicules grecs en France et des véhicules français en Grèce sous couvert de l'autorisation de transit, au retour à vide d'un voyage dans un pays tiers:

Compte tenu des incidents survenus en France et en Grèce dans l'application de cette mesure les deux délégations rappelleront les règles en vigueur sur cette possibilité aux services de contrôle de leur pays.

3. Carnet de passage en douane :

La délégation grecque a marqué son accord pour que les carnets de passage en douane ne soient plus exigés des transporteurs français à l'entrée en Grèce de leurs véhicules et ceci au titre de la réciprocité au plan bilatéral.

4. Recouvrement des créances sur des sociétés grecques:

La délégation française a attiré l'attention de la délégation grecque sur les graves difficultés auxquelles sont confrontés les transporteurs français pour recouvrer leurs créances sur des societés grecques notamment la société FULLCARGO.

Deux entreprises françaises sont particuliérement concernées dans cette affaire:

La societé MEOTRANS qui a une créance de 186000FF.

La société LOGATTO qui a une créance de 122000FF.

La délégation grecque s'est engagée à agir personnellement auprès des responsables de la société FULLCARGO pour les convaincre de régler les sommes dues aux entreprises françaises.

Elle a indiqué que le gouvernement grec connaissait l'empleur de la situation mais elle n'a pas été en mesure de faire part des dispositions qui seraient prises pour y remédier en particulier par le biais d'une réglementation de la professions de commissionnaires de transport.

Elle a ajouté que les transporteurs français confrontés à des difficultés pouvaient les exposer au Ministère de l'Economie Nationale, Direction de la Coopération Technique à Athènes (à l'attention de M. KARAVIAS).

La délégation grecque informera son gouvernement de la gravité du problème.

5. Infraction commise en France par une entreprise grecque:

La délégation française demande qu'un avertissement sévère soit adressé à l'entreprise grecque ALESTRANS qui a réalisé un transport intérieur en France, sous couvert d'une autorisation communautaire. En cas de récidive cette société se verrait infliger une sanction plus grave pouvant aller jusqu' à l'interdiction de pénétrer en France.

B/TRANSPORTS DE VOYAGEURS

I-Ligne régulière Paris-Athènes:

La partie française, après un bref exposé précisant notamment son souhait de voir poursuivre l'exploitation de ce service dans des conditions économiquement viables et sans concurrence anormale, informe son homologue grec qu'elle n'a pas le pouvoir de contraindre les entreprises françaises à poursuivre l'exploitation de la ligne si celles-ci souhaitaient se retirer de ce service, actuellement déficitaire.

Dans ces conditions, outre une suppression de la ligne sans pour cela qu'elle soit remplacée par des services plus ou moins licites, il n'existe que deux autres solutions consistant soit en un accord entre tous les partenaires sur un coût kilométrique d'exploitation fixé à un niveau raisonnable et commun, soit en la substitution de la ligne actuelle par un service Paris-Ancone ou Brindisi exploité par des entreprises françaises et italiennnes, la correspondance Patras/Athènes étant réalisée par les seules entreprises grecques.

La délégation hellènique pour sa part a fait connaître ses préoccupations sur les transports de voyageurs et le fonctionnement du pool de la ligne.

Après un large échange de vues, exposant notamment les mesures prises par les deux parties à l'encontre des agences et transporteurs «pirates», il se dégage un intérêt convergent pour maintenir l'exploitation de la ligne de préférence sans participation italienne future, dans des conditions de sécurité correctes et avec des coûts d'exploitation qui leur soient compatibles tout en veillant à garder des tarifs attractifs pour les voyageurs.

A cet effet, les exploitants doivent arrêter le plus tôt possible un position commune afin de déposer auprès de leurs administrations respectives une demande de renouvellement de l'autorisation qui expire le 31.12.83 et ce dans les premiers jours de décembre pour permettre une saisie en temps voulu de l'administration italienne afin d'obtenir son accord pour le transit.

A cette occasion il devra être procédé à un appurement des comptes du pool.

Cette demande pourra, par ailleurs, préciser les cas exceptionnels où les autocars pourront assurer le service de bout en bout en période de pointe de trafic.

II. Activités de certains transporteurs grecs:

Par lettre du 16 décembre 1982, l'administration française informait son homologue des sanctions administratives qu'elle avait été contrainte de prendre à l' encontre de Rena Tours, Iason Tours et Consolas Travel consistant à leur interdire l'accès du territoire français pour l'année 1983.

Au mépris de cette décision, les deux dernières entreprises ayant continué leur activité, l'admisistration française demande à son homologue grec d'informer ces entreprises que la sanction est maintenue jusqu'au 30 juin 1984. La sanction est, par contre, levée dès le 1er janvier 1984 pour Rena Tours.

De plus, la partie française demande à l'administration grecque d'adresser un avertissement à l'entreprise Xenagos-Kavathakis et de l'informer, qu'en cas de récidive, elle se verra interdire pour 6 mois l'accès du territoire français.

Les deux délégations se sont félicitées de l'excellente atmosphère qui a imprégné les travaux de la Commission.

La délégation hellénique a invité la délégation française à tenir la prochaine session de la Commission en GRECE à une date qui sera fixée par échange de lettres.

Le Président de la Délégation grecque	Le Président de la Délégation française
M. KARAVIAS	M. BONDUELLE

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΗΣ ΣΥΣΚΕΨΗΣ ΠΟΥ ΕΓΙΝΕ ΣΤΟ ΠΑΡΙΣΙ ΣΤΙΣ 8 ΚΑΙ 9 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1983 ΑΠΟ ΤΗ ΜΙΚΤΗ ΓΑΛΛΟ-ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΩΝ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΩΝ

Ελληνική Αντιπροσωπεία:

κ. ΚΑΡΑΒΙΑΣ, Διευθυντής της Τεχνικής Συνεργασίας, Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, Πρόεδρος.

κ. ΜΑΝΤΖΟΥΡΑΝΗΣ, Πρεσβεία της Ελλάδας στη Γαλλία, Πρώτος Γραμματέας.

κ. ΓΚΟΥΓΚΟΥΤΑΣ, Τμηματάρχης, Υπουργείο Οικονομικών.

κ. ΚΑΡΑΟΥΖΑ, Τμηματάρχης, Υπουργείο Συγκοινωνιών.

κ. ΤΑΣΟΝΗΣ, Εκπρόσωπος του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας στο Υπουργείο Συγκοινωνιών.

κ. ΚΟΥΤΟΥΛΗΣ, Εκπρόσωπος του Επαγγελματικού Οργανισμού για τα Μεγάλα Φορτηγά (ΟΦΑΕ).

Γαλλική Αντιπροσωπεία :

M. BONDUELLE, Υπουργείο Συγκοινωνιών, Υπηρεσία Οδικών Μεταφορών, Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Διεθνών Οδικών Μεταφορών, Πρόεδρος.

M. FRANC, Υπουργείο Εξωτερικών.

M. SECQUEVILLE, Υπουργείο Συγκοινωνιών, Διεύθυνση Διεθνών Οδικών Μεταφορών.

Mme VATIN, Υπουργείο Συγκοινωνιών, Διεύθυνση Διεθνών Οδικών Μεταφορών.

M. BENFERHAT, Γενική Διεύθυνση Τελωνείων και Έμμεσων Φόρων.

M. GIROIR, Εκπρόσωπος της SCETA.

M. IRIVAT, Εκπρόσωπος της SCETA.

M. GARBAN, Εκπρόσωπος του AFTRI.

M. PITIE, Εκπρόσωπος του AFTRI.

Α/ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ.

I. Ανταλλαγή στατιστικών:

Οι αντιπροσωπείες αντάλλαξαν στατιστικές πληροφορίες σχετικά με το σύνολο των ανταλλαγών και με τις διμερείς οδικές μεταφορές από τις οποίες προκύπτει :

Το 1982 σε σχέση με το 1981:

–Μία πτώση 22,7% των συνολικών ανταλλαγών.

Τούτο οφείλεται στην πτώση των θαλασσίων μεταφορών ενώ η κίνηση στα άλλα μέσα μεταφοράς σημείωσε άνοδο.

–Η οδική κίνηση σημείωσε αύξηση + 20% με 172.830 τόνους εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν προς τις δύο κατευθύνσεις.

Κατά τους έξι πρώτους μήνες του 1983 σε σχέση με την ίδια περίοδο του 1982:

–Συνολική άνοδο της οδικής κίνησης +1,6% με 84.900 τόνους εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν προς τις δύο κατευθύνσεις έναντι 83.600 τόνων κατά το πρώτο εξάμηνο του 1982.

Η γαλλική αντιπροσωπεία επισήμανε την πολύ μέτρια αύξηση της οδικής κίνησης το 1983 που θα εκδηλωθεί εξάλλου με μία στασιμότητα στη χρησιμοποίηση της ποσόστωσης από τους γάλλους μεταφορείς.

Πράγματι οι γάλλοι μεταφορείς πραγματοποίησαν 3.513 ταξίδια το 1982 και οι εκτιμήσεις για το 1983 αναλογούν σε 3.510 πιθανά ταξίδια.

Η ελληνική αντιπροσωπεία εξέφρασε την ικανοποίησή της για αυτές τις εξελίξεις που δεν ήσαν αρνητικές.

Υπογράμμισε την επιθυμία της κυβέρνησής της για την ανάπτυξη των οδικών μεταφορών με τη Γαλλία.

II. Προσδιορισμός της ποσόστωσης για το 1983 και 1984.

Θέση της Ελληνικής Αντιπροσωπείας:

Η ελληνική αντιπροσωπεία εξήγησε τους λόγους για τους οποίους θα επιθυμούσε μία μεγαλύτερη οδική ποσόστωση με τη Γαλλία.

– Οι οδικές αρτηρίες που συνδέουν κανονικά την Ελλάδα με τις χώρες της ΕΟΚ περνούν από τη Γιουγκοσλαβία και την Αυστρία, χώρες που δημιουργούν προβλήματα ποσόστωσης και φορολογίας.

– Το άλλο δρομολόγιο που είναι να χρησιμοποιηθεί περνά από τη Βουλγαρία, Ρουμανία, Ουγγαρία, Τσεχοσλοβακία, αλλά περιλαμβάνει πολύ μεγαλύτερες χιλιομετρικές αποστάσεις και, από αυτή την άποψη, δεν είναι ικανοποιητικό.

– Η Ελλάδα προσανατολίζεται λοιπόν προς την ιταλική αρτηρία με οχηματαγωγό και κατόπιν διέλευση οδικώς μέσω Ιταλίας και Γαλλίας για να φθάσει στις χώρες της Κοινότητας.

Θέση της γαλλικής αντιπροσωπείας:

Η γαλλική αντιπροσωπεία κατανοεί ακόμα καλύτερα τα διαμετακομιστικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ελλάδα με τη Γιουγκοσλαβία και την Αυστρία για το λόγο ότι οι γάλλοι μεταφορείς αντιμετωπίζουν τις ίδιες δυσκολίες.

Δήλωσε ότι ευνοεί κάθε πρωτοβουλία που θα οδηγούσε στη χρησιμοποίηση της συνδυασμένης οδικής-θαλάσσιας μεταφοράς είτε ανάμεσα στην Ελλάδα και τα ιταλικά λιμάνια, είτε ανάμεσα στην Ελλάδα και τα γαλλικά λιμάνια.

Ως προς αυτό, επισήμανε την ύπαρξη τριών γραμμών που εξυπηρετούνται από οχηματαγωγά πλοία μεταξύ Μασσαλίας και Ελλάδας που χρησιμοποιούνται ελάχιστα ή καθόλου.

Παρατήρησε ότι η λύση στα διαμετακομιστικά προβλήματα που έθεσε η Ελληνική αντιπροσωπεία δεν έγκειται μόνο στη διευθέτηση της διμερούς οδικής ποσόστωσης.

Υπενθύμισε τις συζητήσεις που διεξάγονται την περίοδο αυτή στις Βρυξέλλες πάνω σε δύο κυρίως θέματα:

– Προσαρμογή στην Ελλάδα της Κοινοτικής Οδηγίας για τις παραμεθόριες μεταφορές.

– Προοπτικές αύξησης της ποσόστωσης ΕΟΚ με μεγαλύτερη αύξηση για τις χώρες της περιφέρειας.

Τα μέτρα που θα εγκριθούν κατά τη λήξη του Συμβουλίου Υπουργών της ΕΟΚ που θα γίνει στην Αθήνα τον ερχόμενο Δεκέμβριο, θα έπρεπε να παραχωρήσουν μεγαλύτερη ευχέρεια στους έλληνες μεταφορείς.

Η γαλλική αντιπροσωπεία υπογράμμισε εξάλλου μια άλλη εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου που θα συνέβαλε στην εξεύρεση λύσεων στα προβλήματα διαμετακόμισης. Πρόκειται για την ελευθεροποίηση της σιδηροδρομικής–οδικής κίνησης με την επιφύλαξη ότι η Ελλάδα δέχεται να αναγνωρίσει τον ιταλικό σταθμό του Μπάρι ως τον πιο κοντινό κατάλληλο σταθμό (οδηγία ΕΟΚ της 17ης Φεβρουαρίου 1975 που τροποποιήθηκε από την οδηγία της 19ης Δεκεμβρίου 1978).

Με την προϋπόθεση αυτή τα ελληνικά ημιρυμουλκούμενα που χρησιμοποιούν το σιδηρόδρομο από το Μπάρι μέχρι τη Γαλλία ή διέρχονται από τη Γαλλία θα γίνονταν δεκτά χωρίς άδεια. Αντίστροφα, η Ελλάδα δεν θα ζητεί άδεια για τα γαλλικά ημιρυμουλκούμενα που κατευθύνονται σιδηροδρομικώς μέχρι το Μπάρι και κατόπιν ξεφορτώνονται στα Ελληνικά λιμάνια μετά τη θαλάσσια μεταφορά με οχηματαγωγά πλοία. Μετά από πλατιά συζήτηση, η ποσόστωση του 1983 καθορίστηκε σε 3.800 ταξίδια και η ποσόστωση του 1984 σε 4.000 ταξίδια. Αυτή η τελευταία είναι δυνατό να αναθεωρηθεί κατά τη διάρκεια του 1984 σε περίπτωση δικαιολογημένης ανάγκης.

Για το θέμα της αναγνώρισης του ιταλικού σταθμού του Μπάρι ως του πιο κοντινού κατάλληλου σταθμού, η ελληνική αντιπροσωπεία θα μελετήσει το πρόβλημα και θα γνωστοποιήσει τη θέση της εγγράφως προς τη γαλλική Κυβέρνηση πριν από τις 31 Ιανουαρίου 1984.

Η Ελληνική πλευρά έδωσε γενικές πληροφορίες για τη δημιουργία τριών γραμμών οχηματαγωγών πλοίων που θα συνδέσουν την Ελλάδα με τη Συρία, την Ιορδανία και την Αίγυπτο. Οι διαπραγματεύσεις που διεξάγονται με τις τρεις αυτές χώρες θα πρέπει να περατωθούν προσεχώς και η έναρξη λειτουργίας των γραμμών Βόλος / Ταρτούς και Βόλος/Λαττάκεια θα μπορέσει να πραγματοποιηθεί στις αρχές του 1984.

Η γαλλική αντιπροσωπεία ικανοποιήθηκε από την ενέργεια της Ελλάδας που θα καταλήξει σε διαφοροποίηση των μέσων μεταφοράς μεταξύ της Ευρώπης και των χωρών της Μέσης Ανατολής.

Έχει επιπλέον πεισθεί ότι η μεγαλύτερη χρησιμοποίηση της συνδυασμένης μεταφοράς είναι μία λύση με μεγάλες προοπτικές για το μέλλον.

III. Διάφορα θέματα:

1. Ισχύς των αδειών που χορηγούνται για ένα χρόνο μέχρι τις 31 Ιανουαρίου του επόμενου χρόνου:

Οι αντιπροσωπείες, σχετικά με το θέμα αυτό, όρισαν, όπως αναφέρεται παρακάτω, την ένδειξη που περιλαμβάνεται στα πρακτικά της σύσκεψης που έγινε από τη Μικτή Επιτροπή στις 9 και 10 Νοεμβρίου 1981:

«Με την επιφύλαξη ότι τα οχήματα της μιας από τις δύο χώρες θα έχουν εισέλθει στην άλλη χώρα πριν από τις 31 Δεκεμβρίου ενός δεδομένου έτους, οι άδειες ορισμένου χρόνου που χορηγούνται για τον εν λόγω χρόνο και οι άδειες ταξιδιού που χορηγούνται με ισχύ από την 1η Οκτωβρίου του ίδιου χρόνου θα ισχύουν μέχρι τις 31 Ιανουαρίου του επομένου χρόνου για να καλύπτουν το διάστημα της επιστροφής».

2. Νέα φόρτωση των ελληνικών οχημάτων στη Γαλλία και των γαλλικών οχημάτων στην Ελλάδα με την κάλυψη της άδειας διαμετακόμισης, σε περίπτωση επιστροφής χωρίς φορτίο από ένα ταξίδι σε τρίτη χώρα:

Λαμβάνοντας υπόψη τα επεισόδια που συνέβησαν στη Γαλλία και την Ελλάδα κατά την εφαρμογή αυτού του μέτρου οι δύο αντιπροσωπείες θα υπενθυμίσουν τους κανόνες που ισχύουν για το ενδεχόμενο αυτό στις υπηρεσίες ελέγχου της χώρας τους.

3. Τρίπτυχο:

Η Ελληνική αντιπροσωπεία συμφώνησε να μη ζητούνται πλέον τα τρίπτυχα από τους γάλλους μεταφορείς κατά την είσοδο στην Ελλάδα των οχημάτων τους και αυτό βάσει της διμερούς αμοιβαιότητας.

4. Είσπραξη των απαιτήσεων σε βάρος ελληνικών εταιριών:

Η γαλλική αντιπροσωπεία επέστησε την προσοχή της ελληνικής αντιπροσωπείας, στις σοβαρές δυσκολίες τις οποίες αντιμετωπίζουν οι γάλλοι μεταφορείς για την είσπραξη των απαιτήσεών τους από τις ελληνικές εταιρείες, κυρίως την εταιρεία FULLCARGO.

Δύο γαλλικές επιχειρήσεις αφορά ιδιαίτερα η υπόθεση αυτή:

– Η Εταιρεία MEOTRANS που έχει απαίτηση 186.000 γαλλ. φράγκων.

– Η Εταιρεία LOGATTO που έχει απαίτηση 122.000 γαλλ. φράγκων.

Η ελληνική αντιπροσωπεία ανέλαβε να έλθει σε επαφή προσωπικά με τους υπεύθυνους της Εταιρείας FULLCARGO για να τους πείσει να εξοφλήσουν τα ποσά που οφείλονται στις γαλλικές επιχειρήσεις.

Η Ελληνική Αντιπροσωπεία ανέφερε ότι η ελληνική κυβέρνηση γνωρίζει το μέγεθος της κατάστασης αλλά δεν ήταν σε θέση να ανακοινώσει τα μέτρα που θα λαμβάνονταν για τη θεραπεία της κυρίως μέσω μιας ρύθμισης του επαγγέλματος των πρακτόρων μεταφορών.

Πρόσθεσε ότι οι γάλλοι μεταφορείς που αντιμετωπίζουν δυσκολίες μπορούν να τις εκθέσουν στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, Διεύθυνση Τεχνικής Συνεργασίας, στην Αθήνα (υπόψη του κ. ΚΑΡΑΒΙΑ).

Η Ελληνική αντιπροσωπεία θα ενημερώσει την κυβέρνησή της για τη σοβαρότητα του προβλήματος.

5. Παράβαση που διαπράχθηκε στη Γαλλία από ελληνική επιχείρηση:

Η γαλλική αντιπροσωπεία ζητά ν' απευθυνθεί μια αυστηρή προειδοποίηση στην ελληνική επιχείρηση ALESTRANS η οποία πραγματοποίησε εσωτερική μεταφορά στη Γαλλία, με την κάλυψη κοινοτικής άδειας. Σε περίπτωση υποτροπής θα επιβληθεί στην Εταιρεία αυτή αυστηρότερη κύρωση που μπορεί να φτάσει μέχρι την απαγόρευση εισόδου στη Γαλλία.

Β/ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Ι. Τακτική γραμμή Παρίσι-Αθήνα:

Η γαλλική πλευρά, μετά από σύντομη έκθεση που όριζε κυρίως την επιθυμία της να συνεχισθεί η εκμετάλλευση της γραμμής αυτής με βιώσιμους οικονομικούς όρους και με κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού, πληροφορεί την ελληνική πλευρά ότι δεν έχει την εξουσία να εξαναγκάσει τις γαλλικές επιχειρήσεις να συνεχίσουν την εκμετάλλευση της γραμμής αν οι επιχειρήσεις αυτές επιθυμούν να αποσυρθούν εφόσον αυτή είναι σήμερα ελλειμματική.

Με αυτές τις προϋποθέσεις, εκτός από την κατάργηση της γραμμής χωρίς να αντικατασταθεί από παροχή υπηρεσιών περισσότερο νόμιμη, υπάρχουν δύο μόνο λύσεις που συνίστανται είτε συμφωνία ανάμεσα σε όλους τους εταίρους για ένα χιλιομετρικό κόστος εκμετάλλευσης που να καθορίζεται σε λογικό και κοινό επίπεδο, είτε στην αντικατάσταση της σημερινής γραμμής από μία υπηρεσία Παρίσι-Αγκώνα ή Μπρίντιζι την οποία να εκμεταλλεύονται γαλλικές και ιταλικές επιχειρήσεις, εφόσον η συγκοινωνία Πάτρα/Αθήνα πραγματοποιείται μόνο από ελληνικές επιχειρήσεις.

Η ελληνική αντιπροσωπεία από την πλευρά της γνωστοποίησε τις ανησυχίες της για τις μεταφορές επιβατών και τη λειτουργία της κοινοπραξίας της γραμμής.

Μετά από εκτεταμένη ανταλλαγή απόψεων, που αφορά κυρίως τα μέτρα που έχουν ληφθεί από τα δύο μέρη εναντίον των πρακτορείων και «πειρατικών» μεταφορέων, προκύπτει σύγκλιση συμφερόντων για τη διατήρηση της λειτουργίας της γραμμής κατά προτίμηση χωρίς μελλοντική ιταλική συμμετοχή, με σωστούς όρους ασφάλειας και με κόστος εκμετάλλευσης αμοιβαία αποδεκτό, φροντίζοντας συγχρόνως για τη διατήρηση δελεαστικών κομίστρων για τους ταξιδιώτες.

Για το σκοπό αυτό, οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να αποφασίσουν να λάβουν το συντομότερο δυνατό μια κοινή στάση προκειμένου να υποβάλλουν στις αντίστοιχες διοικήσεις τους αίτηση ανανέωσης της άδειας που λήγει στις 31.12.83 και τούτο μέσα στις πρώτες ημέρες του Δεκέμβρη για να μπορέσουν να ζητήσουν σε κατάλληλο χρόνο από τις ιταλικές αρχές να λάβουν την έγκριση για τη διέλευση μέσω της Ιταλίας.

Με την ευκαιρία αυτή θα πρέπει να διενεργηθεί εκκαθάριση των λογαριασμών της κοινοπραξίας.

Η αίτηση αυτή μπορεί, εξάλλου να προσδιορίσει τις εξαιρετικές περιπτώσεις όπου τα πούλμαν θα μπορούν να εξασφαλίσουν την υπηρεσία σε περίοδο αυξημένης κίνησης.

ΙΙ. Δραστηριότητες ορισμένων ελλήνων μεταφορέων:

Με επιστολή από 16η Δεκεμβρίου 1982, οι γαλλικές αρχές πληροφορούσαν τον ομόλογό τους για τις διοικητικές κυρώσεις που είχαν αναγκαστεί να λάβουν εναντίον των RENA TOURS, IASON TOURS και CONSOLAS TRAVEL που συνίσταντο στην απαγόρευση της εισόδου τους στο γαλλικό έδαφος για το έτος 1983.

Επειδή οι δύο τελευταίες επιχειρήσεις δεν έλαβαν υπόψη αυτή την απόφαση και συνέχισαν τη δραστηριότητά τους, η γαλλική Κυβέρνηση ζητά από την Ελληνική να γνωστοποιήσει στις επιχειρήσεις αυτές ότι η κύρωση ισχύει μέχρι τις 30 Ιουνίου 1984. Αίρεται, αντίθετα από την 1η Ιανουαρίου 1984 για τη RENA TOURS.

Επιπλέον, η γαλλική πλευρά ζητά από την ελληνική Κυβέρνηση να απευθύνει προειδοποίηση στην επιχείρηση Ξεναγός-Καβαθάκης και να την πληροφορήσει ότι σε περίπτωση υποτροπής θα της απαγορευθεί η είσοδος στο γαλλικό έδαφος για έξι μήνες.

Οι δύο αντιπροσωπείες ικανοποιήθηκαν για την εξαιρετική ατμόσφαιρα που επικράτησε κατά τις εργασίες της Επιτροπής.

Η Ελληνική αντιπροσωπεία ζήτησε από τη γαλλική να διεξαχθεί η επόμενη σύνοδος της Επιτροπής στην Ελλάδα σε ημερομηνία που θα καθορισθεί με ανταλλαγή επιστολών.

Ο Πρόεδρος της ελληνικής Αντιπροσωπείας	Ο Πρόεδρος της γαλλικής Αντιπροσ/πείας
(υπ.) Μ. ΚΑΡΑΒΙΑΣ	(υπ.) Μ. BONDUELLE

ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΣΦΑΛΜΑΤΩΝ

Στο 171/83 Π.Δ. «Τροποποίηση ορισμένων διατάξεων του Κανονισμού Ασφαλιστικών Παροχών του Επικουρικού Ταμείου Εξόδου Γερόντων και Ανικάνων Εργατών Μετάλλου» (ΦΕΚ 67/31.5.83 τ. Α'), γίνεται η εξής διόρθωση:

Στην εισαγωγή του άρθρου 2 αντί «Στο τέλος του άρθρου 9 του Β.Δ. 26/76...» τίθεται το ορθό «Στο τέλος του άρθρου 9 του Β.Δ. 26/67...».

(Από το Υπουργείο Κοινωνικών Ασφαλίσεων)

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ